

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	09.06.2020	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	18.06.2020	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)
Integriertes Radverkehrskonzept für die Regiopolregion Bielefeld
Betroffene Produktgruppe
11.12.03 Verkehrsentwicklungsplanung
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen
Umsetzung der Mobilitätsstrategie
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan
--
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)
HWBA, 08.12.2016, TOP 9, DS-Nr. 4000/2014-2020 HWBA, 21.09.2017, TOP 6, DS-Nr. 5354/2014-2020 HWBA, 19.09.2019, TOP 16, DS-Nr. 9040/2014-2020 StEA, 30.01.2018, TOP 10, DS-Nr. 6019/2014-2020, 6125/2014-2020 StEA, 02.07.2019, TOP 2.5, Mitteilung StEA, 28.01.2020, TOP 8, DS-Nr.: 10073/2014-2020
Beschlussvorschlag:
Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt, der Rat beschließt:
<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Inhalte des integrierten Radverkehrskonzeptes für die Regiopolregion Bielefeld (Anlage 2, kurz: regiopoles Radverkehrskonzept) sind in zukünftigen kommunalen Verkehrsplanungen zu berücksichtigen und sollen damit den interkommunalen Radverkehr in der ostwestfälisch-lippischen Regiopolregion Bielefeld fördern. Maßgeblich sind dabei das regiopole Radverkehrsnetz (Anlage 1) sowie die im Radverkehrskonzept definierten Standards der Radverkehrsführung (Anlage 2, Kap. 5). 2. Die Verwaltung wird beauftragt, die im regiopolen Radverkehrskonzept definierten Maßnahmenvorschläge in Abstimmung mit den Kommunen und Partnern der Regiopolregion weiterzuverfolgen und in eine auf zehn Jahre angelegte Umsetzungsstrategie zu überführen.

Begründung / Ausgangslage:

Die ostwestfälisch-lippische Regiopolregion Bielefeld wurde 2016 gegründet. Ihr Gebiet umfasst 931 Quadratkilometer, rund 720.000 Menschen leben hier. Teil der Regiopolregion sind Bielefeld, Gütersloh, Herford, Bad Salzuflen, Halle (Westf.), Steinhagen, Enger, Oerlinghausen, Leopoldshöhe, Spenge, Werther (Westf.) und Schloß Holte-Stukenbrock. Die angrenzende Kommune Verl beteiligt sich ebenfalls am Radverkehrskonzept und strebt zeitnah einen Beitritt zur Regiopolregion an.

Eine starke Triebfeder der Regiopolregion ist die Absicht, die Stellung als Investitions-, Bildungs- und Wohnstandort dauerhaft abzusichern. Mit Blick auf die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung des größten Verdichtungsraums Ostwestfalen-Lippes wollen die beteiligten Kommunen flexibel und themenorientiert über kommunale Grenzen hinaus zusammenarbeiten.

Die Regiopolregion Bielefeld ist durch funktionale Verflechtungen in vielfältigen Sektoren, wie Wirtschaft, Bildung, Kultur, Sport oder Gesundheit gekennzeichnet. Diese funktionalen Verflechtungen führen zu einem wachsenden, die Regiopolregion durchziehenden Mobilitätsbedürfnis. Hieraus resultieren insbesondere in den Zentren der Region hohe Verkehrsbelastungen. Ablesbar ist diese Entwicklung z.B. anhand von Pendlerdaten. Diese zeigen, dass sich die Aktionsräume der Menschen in der Regiopolregion – wie zu erwarten – nicht an kommunalen Grenzen orientieren, sondern diese regelmäßig überschreiten. Um dieser Realität auch in den konzeptionellen Radverkehrsplanungen der räumlich begrenzten Gebietskörperschaften der Regiopolregion gerecht zu werden, wird eine strategische Grundlage benötigt, die kommunale Grenzen überschreitet und eine systematische Radverkehrsförderung ermöglicht.

Mit der gutachterlichen Erarbeitung des integrierten Radverkehrskonzepts für die Regiopolregion Bielefeld ist das Leuchtturmprojekt der zweiten Förderphase des MORO Projekts „Lebendige Regionen - Modellvorhaben zur aktiven Regionalentwicklung als Zukunftsaufgabe“ im April 2019 in die Umsetzung gestartet. Der Auftrag zur Erarbeitung des regiopolen Radverkehrskonzeptes wurde an das Ingenieurbüro SHP Ingenieure aus Hannover vergeben.

Zielsetzung:

Das regiopole Radverkehrskonzept baut neben den Inhalten des ebenfalls im Frühjahr 2020 fertiggestellten kommunalen Radverkehrskonzeptes für die Stadt Bielefeld auch auf in den Kommunen und Kreisen der Regiopolregion bestehende und in Arbeit befindliche Radverkehrsnetze und -konzepte auf. Es konkretisiert damit das Leitziel 4 der Mobilitätsstrategie für Bielefeld „Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten“, dabei insbesondere Unterziel 4.1 „Erreichbarkeit mit dem Rad aus der Region verbessern“. Der Beschluss des Rates der Stadt Bielefeld vom 14.03.2019 zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie wird damit weiter umgesetzt.

Als Zielgruppe sollen mit dem regiopolen Radverkehrskonzept insbesondere Menschen angesprochen werden, die heute vorwiegend mit motorisierten Individualverkehrsmitteln zwischen Wohnort und Arbeitsstelle oder zentralörtlichen Einrichtungen der Daseinsvorsorge pendeln. Durch die Umsetzung der aus dem regiopolen Radverkehrskonzept resultierenden Maßnahmen soll die Nutzung des Fahrrads für die Bewältigung der Alltagsmobilität für alle Menschen in der Regiopolregion attraktiver gestaltet werden.

Das regiopole Radverkehrskonzept stellt eine strategische Grundlage dar, die kommunale Grenzen überschreitet und eine systematische Radverkehrsförderung in der Regiopolregion

möglich macht. Angestrebt wird daher ein flächendeckender politischer Beschluss des regiopolen Radverkehrskonzept in allen zwölf Kommunen der Regiopolregion und eine Beauftragung der jeweiligen Verwaltungen, gemeinsam die Umsetzung der Konzeptinhalte voranzutreiben.

Inhaltlich verfolgt die Regiopolregion mit dem Radverkehrskonzept mehrere strategische Ziele (siehe Abb. 1): Alle zentralen Orte und Einrichtungen in der Regiopolregion sollen mit dem Fahrrad ausgezeichnet erreichbar sein, und der Verkehr soll sicherer und umweltfreundlicher werden – ein notwendiger Schritt hin zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung und somit ein starker Beitrag zur Mobilitätswende. Oberziel ist, dass das Fahrrad als attraktives und gleichberechtigtes Alltagsverkehrsmittel in der Regiopolregion genutzt und anerkannt wird. Die Regiopolregion möchte den Verkehr nachhaltig organisieren und das Zusammenwachsen der beteiligten Kommunen fördern.

ZIELEBENE <i>Wirkungsebene</i>					
STRATEGISCHE ZIELE <i>Impact</i>	Hohe Verkehrssicherheit	Starker Beitrag zur Mobilitätswende	Hohe Umweltfreundlichkeit des Verkehrs	Ausgezeichnete Erreichbarkeit aller Ziele	
OBERZIEL <i>Outcome</i>	Das Fahrrad wird als attraktives, sicheres und gleichberechtigtes Alltagsverkehrsmittel in der Regiopolregion genutzt und anerkannt				
ERGEBNISZIELE <i>Outputs</i>	Einstimmig beschlossenes Alltagsradverkehrsnetz	Einheitliche Standards der Radverkehrsinfrastruktur	Koordinierte Förderung der Multi- und Intermodalität	Gemeinsames Konzept zur Verbesserung des Fahrradklimas	Gemeinschaftliche Service- und Informationsangebote
VORGEHENS-ZIELE	Direkte und attraktive Hauptrouten	Sichere und schnelle Wegführung	Nachfrageorientiertes Netz an Mobilstationen	Einheitliches Konzept für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	Praktische Serviceangebote entlang der Route
	Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge	Konfliktfreie und sichere Knotenpunkte	Förderung Bike and Ride	Gemeinsame Mitgliedschaft in der AGFS	Prüfung von bedarfsgerechten Bike-Sharing Angeboten
	Anbindung an Nachbarkommunen außerhalb der RR	Komfortable und geschützte Radabstellanlagen		Partizipative Beteiligungsformate	Verbesserte wegweisende Beschilderung
		Erweiterung der Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs		Wirksame Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle	

Abb. 1: Ziele des regiopolen Radverkehrskonzeptes

Vorgehen:

Das nun vorliegende Radverkehrskonzept wurde in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Kommunen und den Kreisen Gütersloh, Herford und Lippe erarbeitet und abgestimmt. Dazu wurde ein interkommunaler projektbegleitender Arbeitskreis gegründet, der die Konzepterstellung eng begleitete. Zudem wurden die Gremien der Regiopolregion regelmäßig über den Projektfortschritt informiert. Der Steuerungskreis als höchstes Gremium der Regiopolregion, bestehend aus den zwölf (Ober-) BürgermeisterInnen trägt das Vorhaben maßgeblich mit.

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts wurde unterstützt durch eine breit angelegte Online-Beteiligung im Sommer 2019 mit 480 Anmerkungen sowie drei Bürgerbeteiligungsworkshops in den Kreisen Herford, Lippe und Gütersloh im September und Oktober 2019 mit rund 150 Teilnehmenden aus Zivilgesellschaft, Verbänden, Politik und Verwaltung.

Zentrale Bestandteile des regiopolen Radverkehrskonzepts sind das Radverkehrsnetz, die Standards der Radverkehrsführung sowie die Maßnahmensteckbriefe (für eine ausführlichere Darstellung aller Konzeptinhalte siehe Endbericht in Anlage 2).

1. Radverkehrsnetz (Anlage 1):

Das Radverkehrsnetz verbindet alle Kommunen der Regiopolregion sowie wichtige Quellen und Ziele (wie Zentren, bedeutende Bildungseinrichtungen und Arbeitgeber sowie Haltepunkte des ÖV). Damit werden regionale Verkehrsbeziehungen abgebildet. Daher stellt sich das hier vorgestellte Radverkehrsnetz weniger dicht dar als kommunale Radverkehrsnetze (siehe schematische Abbildung 2).

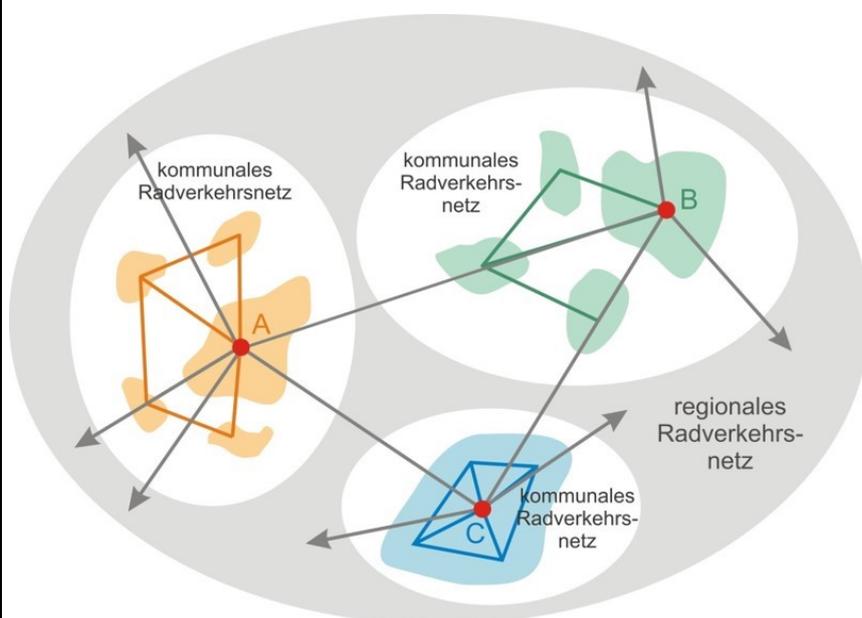


Abb. 2: schematische Darstellung des Zusammenwirkens regionaler und kommunaler Radverkehrsnetze

Dennoch decken sich die gewählten Verbindungen mit denen, die in kommunalen und kreisweiten Radverkehrskonzepten definiert wurden. Es wurden lediglich solche Trassen berücksichtigt, die in bereits erfolgten Radnetzkonzeptionen als Hauptrouten für den Radverkehr definiert wurden und sich zudem besonders als interkommunale Verbindungen eignen (z.B. aufgrund geringem Umwegfaktor). Somit Entstehen bei der Umsetzung des regiopolen Radverkehrskonzeptes Synergien mit bestehenden Konzepten (wie dem kommunalen Radverkehrskonzept). Das ca. 300 Kilometer umfassende Radverkehrsnetz verläuft sowohl auf klassifizierten Straßen als auch auf Gemeindestraßen sowie Sonderwegen. Zudem wurde das Radverkehrsnetz nach Nutzungspotenzial in drei Kategorien klassifiziert. Je höher die Kategorie, desto höher ist der empfohlene Qualitätsstandard der Radverkehrsführung.



Abb 3: Radverkehrsnetz incl. Kategorien (rot = Kat. 1, gelb = Kat. 2, blau = Kat. 3)

2. Qualitätsstandards (Anlage 2, Kap. 5):

Das regiopole Radverkehrskonzept definiert Qualitätsstandards der Radverkehrsführung, die für Planungsträger Vorgaben liefern sollen, welche Führungsformen und Breiten anzustreben sind. Diese Qualitätsstandards stimmen mit den kommunalen Konzepten überein und sollen dazu dienen, dass Radverkehrsanlagen auch über kommunale Grenzen hinweg einheitliche Standards aufweisen.

3. Maßnahmensteckbriefe (Anlage 2, Anhang 8-9)

Es wurden für alle beteiligten Kommunen priorisierte Maßnahmensteckbriefe erstellt, die umzusetzende Maßnahmen der Radverkehrsförderung definieren. Diese sollen als strategische Grundlage für die Schaffung eines lückenlosen, komfortablen und sicheren Radverkehrsnetzes für den fließenden Radverkehr sowie bedarfsgerechten, geschützten und nutzerorientierten Radabstellanlagen für den ruhenden Verkehr dienen. Flankiert werden diese infrastrukturellen Bausteine von gemeinsamen Maßnahmen für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing.

Den Kern bilden die Maßnahmen für den fließenden Verkehr. Diese wurden für Streckenabschnitte abgeleitet, auf denen bisher keine regelwerkskonforme Radverkehrsanlage existiert und daher keine sichere Führung des Radverkehrs möglich ist. Insgesamt ergeben sich so rund 71 Kilometer des Radnetzes, die einen Handlungsbedarf aufweisen. Davon entfallen rund 20 Kilometer auf Bielefeld.

Um eine systematische Umsetzung der Maßnahmen zu ermöglichen ist es erforderlich, eine interkommunal abgestimmte und baulastträgerübergreifende Umsetzungsstrategie zu erstellen. Diese soll auf die bereits erfolgte Priorisierung der Maßnahmen aufbauen und diese in konkrete Umsetzungsprojekte überführen. Inhaltliches Ziel dieser Umsetzungsstrategie soll ein erfolgreiches Fertigstellen der Maßnahmen innerhalb von zehn Jahren sein.

Hierfür ist es notwendig, die bestehenden Arbeitsstrukturen in den Gremien der Regiopolregion jedenfalls aufrecht zu erhalten und gegebenenfalls auszuweiten beziehungsweise zu intensivieren. Die Stadt Bielefeld ist bestrebt, sich weiter aktiv für die Arbeit der Regiopolregion zu engagieren und die Umsetzung des regiopolen Radverkehrskonzeptes federführend voranzutreiben.

Anlagen

1 Netzplan regiopolen Radverkehrsnetz

2 Endbericht

Beigeordneter

Moss